

2005 மார்ச் 29]

இணைப்பு II

(62 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

மானியக் கோரிக்கை எண் 24-இயக்கூர்திகள் சட்டங்கள்-நிருவாகம்

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2005-2006

1. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்

நமது நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து மிக முக்கியமான போக்குவரத்து முறையாகும். இம்மாநிலத்தின் பொருளாதார மற்றும் சமூக வளர்ச்சிக்கு சாலைப் போக்குவரத்து உறுதுணையாக அமைந்துள்ளது. பெரும்பாலான கிராமப்புறங்களைச் சென்றடைய சாலைப் போக்குவரத்தே பயன்படுகிறது. மேலும் உற்பத்திக் கூடங்களையும், துறைமுகங்களையும், நகர மற்றும் கிராமப் பகுதியிலுள்ள சந்தைகளோடு சாலைப் போக்குவரத்து இணைக்கிறது. எனவே, தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வாகனங்கள்தான் பயணிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்தில் மிக முக்கியப் பங்கு வகிக்கின்றன. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தைக் கருத்தில் கொண்டு, தொழில்மயமாக்குதல் மற்றும் நகரமயமாக்குதல் ஆகியவற்றால் எழுந்துள்ள புதிய சவால்களை எதிர்கொள்ளும் வகையில், போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்பாடுகள் முடுக்கி விடப்பட்டுள்ளன. பொது மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை முன்கூட்டியே கணித்து, தேவையான சட்டபூர்வமான மற்றும் இதர நடவடிக்கைகளின் மூலமாக அத்தேவைகளை நிறைவு செய்வதே போக்குவரத்துத் துறையின் தலையாய பணியாகும். இதனைக் கவனத்தில் கொண்டு இதுகாறும் மேற்கொள்ளப்பட்ட மற்றும் வரும் ஆண்டுகளில் மேற்கொள்ளப்படவுள்ள நடவடிக்கைகள் பின்வரும் பத்திகளில் விளக்கப்பட்டுள்ளன.

2. நிருவாக அமைப்பு

போக்குவரத்துத் துறை உள் துறையின் நிர்வாகக் கட்டுப்பாட்டில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்து ஆணையர் இத்துறையின் நிர்வாகத் தலைவராவார். அவரே மாநில போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் மற்றும் சாலைப் பாதுகாப்பு ஆணையராகவும் செயல்படுகிறார். அவருடைய பணியில் மூன்று இணை போக்குவரத்து ஆணையர்கள் துணைபுரிகின்றனர். சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை,

[2005 மார்ச் 29]

இணை போக்குவரத்து ஆணையர் (சென்னை சரகம்) மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் செயல்படுகிறார். மாவட்டங்களில் அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சியாளர்கள் மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகப் பணியாற்றுகின்றனர். மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தின்கீழ் பெர்மிட் கோரும் விண்ணப்பங்கள்மீது அவர்கள் ஆணை பிறப்பிக்கின்றனர். மண்டலப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மற்றும் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரியால் பிறப்பிக்கப்படும் ஆணைகளின்மீதான மேல் முறையீடுகளும், மறு ஆய்வு மனுக்களும் சென்னை மாநில போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டுத் தீர்ப்பாயத்தால் விசாரிக்கப்பட்டு முடிவு செய்யப்படுகின்றன. தமிழ்நாட்டில் 46 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், 40 பகுதி அலுவலகங்கள் மற்றும் 19 சோதனைச் சாவடிகள் இயங்கி வருகின்றன.

3. போக்குவரத்துத் துறையின் பணிகள்

1988 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசு மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1989 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசின் மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள், 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் விதிகள் மற்றும் இவை தொடர்பானவற்றைப் போக்குவரத்துத் துறை நிருவகிக்கின்றது. இத்துறையின் முக்கியப் பணிகள் பின்வருமாறு:—

- (i) இயக்கூர்திகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் (பெர்மிட்) வழங்குதல், அண்டை மாநிலங்களுடன் செய்து கொள்ளும் ஒப்பந்தங்களின் அடிப்படையில் அம்மாநிலங்களுக்கிடையே பயணிகள் போக்குவரத்து மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்துகளை இயக்குதல்;
- (ii) போக்குவரத்து வாகனங்களின் ஓடும் திறனை உறுதி செய்தல், அதற்கான சான்றிதழ்களை வழங்குதல் மற்றும் புதுப்பித்தல், பன்னாட்டு ஓட்டுநர் உரிமங்கள் உட்பட ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதல், நடத்துநர் உரிமங்கள் வழங்குதல் மற்றும் சாலை விபத்துக்குள்ளான வாகனங்களை ஆய்வு செய்தல்;
- (iii) வரிகள் மற்றும் கட்டணங்களை வசூலித்தல், வாகனங்கள் வெளியிடும் புகையினால் ஏற்படும் மாசினைக் கட்டுப்படுத்துதல், சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை மேம்படுத்துதல், அவசர விபத்து நிவாரண சிகிச்சை மையங்கள் அமைப்பதில் துணை புரிதல் மற்றும் அவற்றின் செயல்பாடுகளைக் கண்காணித்தல்.

2005 மார்ச் 29]

4. 1-1-2005 நிலவரப்படி மோட்டார் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை

(அ) போக்குவரத்துத் துறையால் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகள் பற்றிய விவரங்களைப் பார்வையிடும் முன்னர், தமிழ்நாட்டில் உள்ள வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் அவ்வாகனங்கள் பெருகி வரும் வேகம் ஆகியவற்றை அறிந்து கொள்வதன்மூலமே இத்துறை மேற்கொள்ள வேண்டிய பணிகளின் அளவினை உணர இயலும். நமது நாட்டில், மகாராட்டிர மாநிலத்திற்கு அடுத்தபடியாக, தமிழ்நாட்டில்தான் கூடுதல் வாகனங்கள் உள்ளன. இரு சக்கர வாகனங்களைப் பொறுத்தவரை, தமிழ்நாடு முதலிடத்தை வகிக்கிறது.

போக்குவரத்து வாகனங்கள்		போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	
பயணிப் பேருந்துகள்		இரு சக்கர வாகனங்கள்	
மாநில போக்குவரத்து (கழகங்களால் இயக்கப்படுபவை)	17038	மோட்டார் சைக்கிள்	2134178
தனியாரால் இயக்கப்படுபவை	6285	ஸ்கூட்டர்	975273
இயக்கப்படுபவை		மொபைல்கள்	2830884
சிற்றுந்துகள்	3834	மொத்தம்	5940335
மொத்தம்	27157	மூன்று சக்கர ஆட்டோ (தானியங்கி)	4109
ஒப்பந்த வாகனங்கள்		மூன்று சக்கர வாகனங்கள்	29847
ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்	121561	மோட்டார் கார்	603082
வாடகைக் கார்	1187	ஈப்பு	39705
மோட்டார் கேப் (மாநில அனுமதி)	34482	ஸ்டேஷன் வேகன்	2473
மோட்டார் கேப் (தேசிய அனுமதி)	4838	நான்கு சக்கர வாகனம்	6675
மேக்ஸி கேப் (மாநில அனுமதி)	23480	டிராக்டர்	78854
		சாலை உருளை	567
		மற்றவை	17330

[2005 மார்ச் 29]

போக்குவரத்து வாகனங்கள்		போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	
மேக்ஸி கேப் (தேசிய அனுமதி)	741	மொத்தம்	782642
ஆம்னி பேருந்து (மாநில அனுமதி)	312	நிகர மொத்தம்	6722977
ஆம்னி பேருந்து (தேசிய அனுமதி)	147		
மொத்தம்	186748		
சரக்கு வாகனங்கள்			
லாரிகள் (மாநில அனுமதி)	108228		
லாரிகள் (தேசிய அனுமதி)	26536		
டிராக்டர் மற்றும் டிரெய்லர்	41027		
இலகு ரக வாகனங்கள்	70105		
ஆர்டிகுலேட்டட் வாகனங்கள்	9236		
மொத்தம்	255132		
இதர இனங்கள்		சுருக்கம்	
தனியார் சேவை வாகனங்கள்	4298		
பள்ளி பேருந்துகள்	5846	போக்குவரத்து வாகனங்கள்	482870
அவசர ஊர்தி	2885	போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	6722977
தீயணைப்பு வாகனங்கள்	804		
மொத்தம்	13833		
நிகர மொத்தம்	482870	மாநில மொத்தம்	7205847

2005 மார்ச் 29]

(ஆ) தமிழ்நாட்டில் வாகனங்களின் வளர்ச்சி

நமது மாநிலத்தில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் அதிகரித்து வருகிறது. கீழ்வரும் அட்டவணையில் அவற்றின் விவரங்கள் அளிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஆண்டு	போக்குவரத்து வாகனங்கள்	போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்		மொத்த வாகனங்கள்
		இரு சக்கர வாகனங்கள்	மற்றவை	
1	2	3	4	5
1997-1998	344244	2816820	453184	3614248
1998-1999	368922	3214068	487744	4070734
1999-2000	399300	3679525	528403	4607228
2000-2001	421365	4163002	577715	5162082
2001-2002	432106	4600565	625426	5658097
2002-2003	457448	5073643	677946	6209037
2003-2004	472172	5547755	732546	6752473
2004-2005 (01-01-2005-ன் நிலவரப்படி)	482870	5940335	782642	7205847

வாகன வளர்ச்சி விகிதம் ஓரராண்டிற்கு ஏறத்தாழ 10 விழுக்காடு என்ற நிலை உள்ளது. சென்னை நகரில் மட்டும் நாளொன்றுக்கு 600 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. அதேபோன்று தமிழ்நாடு முழுமைக்கும் ஏறத்தாழ 5,000 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன. தமிழ்நாட்டில் ஆண்டொன்றிற்கு ஏறத்தாழ 12,00,000 வாகனங்கள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

5. போக்குவரத்துத் துறையினைக் கணினிமயமாக்குதல்

இடர்ப்பாடற்ற, விரைவான மற்றும் திறமையான சேவையினை வாகன உரிமையாளர்களுக்கும், பொது மக்களுக்கும் வழங்கும் நோக்கத்துடன் போக்குவரத்துத் துறையினைக் கணினிமயமாக்கும் பணியினை அரசு மேற்கொண்டுள்ளது. இது ஒரு பெரிய மின் ஆளுகை (e-governance)

[2005 மார்ச் 29]

முயற்சியாகும். இதற்கான மொத்த ஒதுக்கீடு சுமார் ரூ.20 கோடியாகும். இவற்றில் மென்பொருள் உருவாக்குதல், வன்பொருட்களை வாங்குதல், அலுவலகங்களை ஏற்ற முறையில் தயார் செய்தல், பணியாளர்களுக்குப் பயிற்சி அளித்தல் போன்றவை அடங்கும். இதற்கான திட்டம் இரு பகுதிகளாகச் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. முதல் பகுதியின்கீழ் 17 அலுவலகங்கள் கணினிமயமாக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது இவ்வலுவலகங்களில், ஓட்டுநர் உரிமங்கள் வழங்குதல், பதிவுச் சான்றிதழ்கள் வழங்குதல், அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல், வரி வசூலித்தல் போன்ற பணிகள் கணினிகளின்மூலம் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இன்னும் சில மாதங்களுக்குள் எஞ்சிய அலுவலகங்களிலும் இப்பணிகள் நிறைவேற்றப்படும். இவ்வசதியின்மூலம் வாகன உரிமையாளர்களும், பொது மக்களும் காத்திருக்கும் நேரம் பெருமளவில் குறைந்துள்ளது. கணினிமயமாக்கும் திட்டம் நிறைவு பெற்ற பின்னர், சிறப்பு அட்டை (Smart Card) மூலம் ஓட்டுநர் உரிமங்கள் மற்றும் பதிவுச் சான்றிதழ்கள் வழங்கும் பணி அறிமுகப்படுத்தப்படும். பொது மக்கள் அதிகப்பட்சத் திருப்தியினை எய்தும்வண்ணம் தொழில்நுட்பம் சார்ந்த சீர்திருத்தங்களை அறிமுகப்படுத்த அரசு முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது.

6. ஓட்டும் திறனைப் பரிசோதித்தல்

தகுந்த சோதனைகளின்மூலம் விண்ணப்பதாரர்களின் வாகன ஓட்டும் திறனை ஆய்வு செய்து, திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்குதல் இத்துறையின் முக்கியப் பணிகளில் ஒன்றாகும். பழகுநர் உரிமம் மற்றும் முறையான ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்குக் கடுமையான சோதனைகளும், நடைமுறைகளும் பின்பற்றப்படுகின்றன. மாநிலமெங்கும் நிறுவப்பட்டுள்ள பயிற்சிப் பள்ளிகள், விண்ணப்பதாரர்களுக்கு ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிக்கின்றன. இப்பயிற்சிப் பள்ளிகள், பயிற்சிக்குத் தேவையான அனைத்துக் கருவிகளுடனும், தகுதி வாய்ந்த பயிற்சியாளர்களுடனும் இயங்குவதைப் போக்குவரத்துத் துறை உறுதி செய்கிறது. தேவையான கருவிகளும், தகுதி வாய்ந்த பயிற்சியாளர்களும் கொண்டிராத ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளின் அங்கீகாரம் ரத்துச் செய்யப்படுகிறது. இது தவிர, தருமபுரி, தஞ்சாவூர், இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, காஞ்சிபுரம், விருதுநகர், நாமக்கல், திருவள்ளூர், திண்டுக்கல், தூத்துக்குடி, திருவண்ணாமலை, பெரம்பலூர், கரூர் மற்றும் வேலூர் ஆகிய நகரங்களில் தேர்ச்சித் தளங்களை அரசு நிறுவியுள்ளது. திருச்செங்கோடு, திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர், சிவகங்கை, மதுரை வடக்கு மற்றும் சேலம் ஆகிய இடங்களில் தேர்ச்சித் தளம் அமைக்கும் பணி விரைவாக

2005 மார்ச் 29]

நடைபெற்று வருகிறது. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், அனைத்து வசதிகளுடன்கூடிய நவீன தேர்ச்சித் தளம் ஒன்றினை சென்னை மாநகரில் உள்ள தரமணியில் நிறுவி வருகிறது. சென்னை மாநகரிலுள்ள 8 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களும் இத்தளத்தினைப் பயன்படுத்திக் கொள்ளும். தேனியில் மாவட்ட பெருந்திட்ட வளாகத்தில் (Master Plan Complex), வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகக் கட்டடம் மற்றும் தேர்ச்சித் தளம் அமைப்பதற்காக 5 ஏக்கர் நிலத்தினை மாவட்ட ஆட்சியர் ஒதுக்கியுள்ளார். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் குறைந்தபட்சம் ஒரு தேர்ச்சித் தளமாவது அமைக்கப்பட வேண்டுமென அரசு முயற்சிகளை எடுத்து வருகிறது. இம்முயற்சியின்மூலம் தகுதி வாய்ந்த விண்ணப்பதாரர்களுக்கு மட்டுமே ஓட்டுநர் உரிமங்களை வழங்குவது இத்துறையின் நோக்கமாகும்.

7. சாலைப் பாதுகாப்பு

பல்வேறு துறைகளால் மேற்கொள்ளப்படும் சாலைப் பாதுகாப்புச் செயல்பாடுகளை ஒருங்கிணைக்கும் பணி போக்குவரத்துத் துறையைச் சார்ந்துள்ளது. இத்துறைக்கு இது ஒரு புதிய பணியாக இருந்தாலும், இப் பொறுப்பினை இத்துறை திறம்பட நிறைவேற்றி வருகிறது. இத்துறையின் அண்மைக் கால ஆய்வின்படி, அதிவிரைவாகவும், மற்றும் குடிபோதையிலும் வாகனங்களை ஓட்டுவதே விபத்துக்களுக்கான முக்கிய காரணங்கள் எனத் தெரிய வந்துள்ளன. இத்தவறுகளைக் கட்டுப்படுத்த ஒரு வலுவான விழிப்புணர்வுப் பிரச்சாரம் (campaign) ஏற்கெனவே தொடங்கப்பட்டு விட்டது. பொது மக்களுக்கு சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்த விழிப்புணர்வு மிகவும் அவசியம் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு, சென்னை மாநகரில் அதிக வேகமாகவும் மற்றும் குடிபோதையிலும் வாகனங்களை ஓட்டுவதனால் ஏற்படும் விளைவுகளைக் குறிக்கும் விளம்பரப் பலகைகள் சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. நெடுஞ்சாலைகளில் அதிவேகமாக ஓட்டிச் செல்லப்படும் வாகனங்கள் நெடுஞ்சாலைக் கண்காணிப்புப் பணியாளர்களால் பிடிக்கப்பட்டு, அவற்றின்மீது குற்றவியல் நடைமுறைகள் தொடரப்படுகின்றன.

மேலும் சாலை ஓரங்களும், சாலைச் சந்திப்புகளும் மேம்படுத்தப்பட்டுள்ளன. வாகனங்கள் தடையின்றிச் செல்வதற்காக சாலை ஓரங்களிலுள்ள ஆக்கிரமிப்புகளை அகற்றுவதற்கான சிறப்புப் பணிகள் அவ்வப்போது மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. சாலை ஓரங்களில்

[2005 மார்ச் 29]

வாகனங்களை நிறுத்துவது வாகனப் போக்குவரத்துக்கு இடையூறாக இருப்பதால், வணிக வளாகங்களில் வாகனங்களை நிறுத்துவதற்கெனத் தனியாக இடம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட வேண்டுமென வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது. வாகனங்கள் நேருக்கு நேர் மோதிக் கொள்வதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு, தேவைப்படும் இடங்களிலெல்லாம் சாலையின் நடுவில் தடுப்புச் சுவர்கள் கட்டப்படுகின்றன. கண்களைக் கூசச் செய்யும் விளக்குகள் பொருத்தப்பட்ட வாகனங்களமீது கடுமையான நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

சாலைப் பாதுகாப்பு ஆணையர் தவிர, உள் துறைச் செயலரின் தலைமையிலான ஒரு குழு சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களை ஆய்வு செய்து புதிய உத்திகளை நடைமுறைப்படுத்தப் பரிந்துரை செய்கிறது. சாலைப் பாதுகாப்பு செயல் திட்டங்களில் தன்னார்வக் குழுக்கள், அரசு சாரா சங்கங்கள், மோட்டார் வாகனம் தொடர்புடைய சங்கங்கள் மற்றும் நுகர்வோர் அமைப்புகளும் பங்கேற்கின்றன.

8. சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம், பிரிவு 215-ன்கீழ் மாநில அளவிலான சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அண்மையில் இக்குழு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் தலைமையின்கீழ் செயல்படும்வண்ணம் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், மாவட்ட ஆட்சியரின் தலைமையின்கீழ் மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. சாலைப் பாதுகாப்பு தொடர்பான மாவட்ட அளவிலான பல்வேறு பிரச்சினைகளுக்கு இக்குழுக்கள் ஆலோசனை வழங்குவதோடு, சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களையும் நிறைவேற்றி வருகின்றன.

9. சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி

சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களுக்கு நிதி ஒப்பளிக்க ஏதுவாக சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி ஒன்றினை அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. போக்குவரத்து மற்றும் காவல் துறையினரால் வசூலிக்கப்படும் இணக்கக் கட்டணம் (Compounding Fees) மற்றும் அபராதத் தொகை (Spot Fine) ஆகியவற்றிலிருந்து இதற்கான நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. உள் துறைச் செயலாளரின் தலைமையிலான பல்வேறு துறை சார்ந்த உயர் அலுவலர் குழுவால் இந்நிதி நிருவகிக்கப்படுகிறது.

2005 மார்ச் 29]

சாலைப் பாதுகாப்பு பணிகளுக்காக இதுவரை ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட தொகை பற்றிய விவரம் பின்வருமாறு:—

ஆண்டு	ஒதுக்கீடு (ரூபாய் கோடியில்)
2000-2001	2.00
2001-2002	3.75
2002-2003	5.00
2003-2004	5.00
2004-2005	5.00

இந்திதியிலிருந்து மாநிலம் முழுவதும் செயல்படுத்தப்படும் சாலைப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களுக்கும், குறிப்பாக மாவட்ட அளவில் செயல்படுத்தப்படும் திட்டங்களுக்கும் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. 2005-2006 ஆம் ஆண்டிற்கு ரூ. 6.00 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

10. சாலை விபத்தில் பாதிக்கப்படுவோருக்கான இழப்பீடு

விபத்துக்களால் பாதிக்கப்படுவோரின் வயது, வருவாய் ஈட்டும் திறன் மற்றும் விபத்துக்கான காரணம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் சாலை விபத்துக்களில் பாதிக்கப்படுவோருக்கு நிவாரணம் வழங்க 1988 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகனச் சட்டம் வகை செய்கிறது. விபத்துக்கு யார் காரணமாயிருப்பினும், குறைந்தபட்ச நிவாரணம் வழங்கவும் இச்சட்டம் வகை செய்கிறது. ஈட்டுத் தொகையினை மாநிலம் முழுவதிலும் அமைந்துள்ள மோட்டார் வாகன விபத்துக்கள் இழப்பீட்டுத் தீர்ப்பாயங்கள் முடிவு செய்கின்றன. முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்தும் உதவித் தொகை வழங்கப்பட்டு வருகிறது. கீழ்க்காணும் அளவுகோல்களின்படி வருவாய்க் கோட்ட அலுவலர்களால் நிவாரணம் வழங்கப்படுகிறது.

	ரூபாய்
1. இறப்பு	10,000
2. நிரந்தரச் செயலிழப்பு	6,000
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை அல்லது ஒரு கால் இழப்பு	4,000
4. இதர இனங்கள்	500

[2005 மார்ச் 29]

இது தவிர, பரிதாபத்திற்குரிய சாலை விபத்து நிகழ்வுகளில் முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களால் கருணைத் தொகை வழங்கப்படுகிறது. இதன்படி விபத்துக்களில் இறந்தோரின் குடும்பத்தினருக்கு ரூ.50,000/-, பலத்த காயமுற்றோருக்கு ரூ.15,000/-, லேசான காயமுற்றோருக்கு ரூ.6,000/- வழங்கப்படுகிறது.

11. விபத்துக்களில் பாதிக்கப்படுவோருக்கு அவசர கால விபத்து நிவாரண மையங்கள்

மாநிலத்தில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் சாலை விபத்துக்கள் கூடியுள்ள நிலையில், ஒரு சாலைப் பாதுகாப்பு செயலாக்கத் திட்டம் அண்மையில் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. இதன்படிப்படையில் சாலை விபத்துக்களில் பாதிக்கப்படுவோருக்கு உரிய நேரத்தில் முதலுதவி வழங்குவதற்காகவும், பாதிக்கப்பட்டோர் அல்லது அவர்களின் உறவினர்கள் விரும்பும் மருத்துவமனைகளில் அவர்களுக்குத் தொடர்ந்து மருத்துவ சிகிச்சை அளிப்பதற்காகவும், அனைத்து தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலும், மாநில நெடுஞ்சாலைகளிலும் 50 கி.மீ. இடைவெளிக்கு ஒன்றாக 100 விபத்து நிவாரண மையங்களை அமைக்க அரசு அனுமதி வழங்கி உள்ளது. இத்திட்டம், தனியார் மருத்துவமனைகள் மற்றும் ஆதரவாளர்கள் உதவியோடு மாநில அரசால் ஒருங்கிணைந்து செயல்படுத்தப்படும் ஓர் ஒப்பற்ற திட்டமாகும். நிர்ணயிக்கப்பட்ட 100 மையங்களில், 77 மையங்கள் தற்போது செயல்பட்டு வருகின்றன. இவ்வாறு தற்போது செயல்பட்டு வரும் மையங்களில், 41 மையங்கள் தனியார் மருத்துவ மனைகள் மற்றும் தொண்டு நிறுவனங்களின் ஆதரவோடும் எஞ்சிய 36 மையங்கள் அரசின் பகுதி ஆதரவோடும் செயல்பட்டு வருகின்றன. அரசின் ஆதரவோடு நடைபெறும் மையங்கள், ரூ.40,000/- நிதி உதவியோ அல்லது அவை செலவழிக்கும் தொகையையோ (ரூ.40,000/-க்கு உட்பட்டு) பெறுகின்றன. 2004 ஆம் ஆண்டு இம்மையங்கள்மூலம் உரிய நேரத்தில் மருத்துவ உதவி அளிக்கப்பட்டமையால் 19,595 நபர்கள் உயிர் இழப்பிலிருந்து காப்பாற்றப்பட்டனர். மேலும் பலத்த காயமுற்ற 6,400 நபர்களுக்கும், லேசான காயமுற்ற 13,195 நபர்களுக்கும் சிகிச்சையளிக்கப்பட்டது.

2005 மார்ச் 29]

12. மாசுக் கட்டுப்பாடு

காற்று மாசுபடுவதற்கு மோட்டார் வாகனங்கள் வெளியேற்றும் புகை ஒரு முக்கியக் காரணமாகும். வாகனங்களிலிருந்து வெளியேறும் புகை எந்த அளவுக்குள் இருத்தல் வேண்டும் என 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனச் சட்டம் மற்றும் விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. அண்மையில் இவ்வரையறைகள் மாசினைத் தீவிரமாகக் கட்டுப்படுத்தும் வகையில் மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளன. வாகனங்களின் எண்ணிக்கை மிக விரைவாக அதிகரிப்பதன் காரணமாக, காற்றில் ஏற்படும் மாசின் அளவு பெரிதும் பெருகியுள்ளது. சென்னை உட்பட 9 நகரங்களில் காற்றில் மாசின் அளவு அதிகமாக இருப்பதாக உச்ச நீதிமன்றம் கண்டறிந்து, இதனைக் கட்டுப்படுத்த மாநில அரசுகள் (தமிழ்நாடு உட்பட) ஒரு செயல் திட்டத்தினைப் பரிந்துரைக்க நீதிப் பேராணை எண் 13029/1985-ல் கோரியுள்ளது. இதற்கேற்ப, இவ்வரசு, வாகனப் புகையினால் ஏற்படும் மாசு அளவினைக் குறைப்பதற்காகப் பல்வேறு நடவடிக்கைகளைத் துவக்கியுள்ளது. தற்போதுள்ள மாசுக் கட்டுப்பாடு சோதனை மையங்கள் திறமையாகச் செயல்பட, கணினிமயமாக்கப்பட்டு வருகின்றன. சென்னை மாநகரிலுள்ள ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களை 'திரவ பெட்ரோலிய எரிவாயு' (LPG mode) மூலம் மாற்றி இயக்குவது குறித்து அரசு ஆய்வு செய்து வருகிறது. தற்போது திரவ பெட்ரோலிய வாகன எரிபொருளை வினியோகிப்பதற்காக சென்னை மாநகரில் 13 விற்பனை நிலையங்கள் உள்ளன. சென்னை மாநகரில் உள்ள அரசு வாகனங்களில் திரவ பெட்ரோலிய எரிவாயு சாதனத்தைப் பொருத்துவது குறித்தும் அரசு ஆய்வு செய்து வருகிறது. அனைத்துக்கும் மேலாக, திரவ பெட்ரோலிய வாகன எரிபொருளைப் பயன்படுத்துவதன்மூலம் விளையும் நற்பயன்களை வாகன ஓட்டுநர்களுக்கு விளக்குவதற்காக விழிப்புணர்வுப் பிரச்சாரமும் நடைபெற்று வருகிறது. இம்முயற்சியின் விளைவாக சென்னை மாநகரத்தில் காற்றின் தூய்மை குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு உயரும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

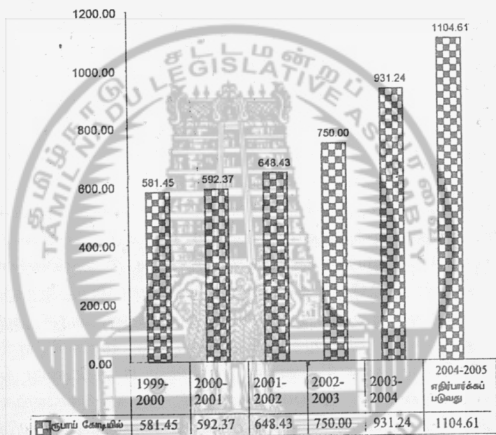
13. வருவாய்

அதிக வருவாய் ஈட்டும் மாநில அரசின் துறைகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றாகும். கடந்த ஆறு ஆண்டுகளில் வரிகள் மற்றும்

[2005 மார்ச் 29]

கட்டணங்கள் வாயிலாக இத்துறை ஈட்டிய மொத்த வருவாய் குறித்த விவரம் கீழேயுள்ள வரைபடத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது:

1999-2000 ஆம் ஆண்டு முதல் வருவாய் வளர்ச்சி



14. வரி விதிப்பு

1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்பு விதிகளின்கீழ் வாகன வரி வசூலிக்கப்படுகிறது. ஒவ்வொரு வகையான வாகனத்திற்கும் எந்த அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது என்பது குறித்து கீழ்க்காணும் அட்டவணை விளக்குகிறது. இதில் அரசு கையாளும் கொள்கை, எளிய மற்றும் அறிவியல் சார்பானது:—

2005 மார்ச் 29]

வாகன வகை	வரி நிர்ணயிக்கும் முறை
பேருந்துகள் மெட்ரோ சர்வீஸ் நகரப் பேருந்துகள் புறநகரப் பேருந்துகள் விரைவுப் பேருந்துகள் மாற்றுப் பேருந்துகள் மினி பேருந்து ஒப்பந்த ஊர்தி ஆம்னி ஊர்தி மேக்சி கேப் தனியார் பணிப் பேருந்து கல்வி நிலைய வாகனம்	இருக்கைகளின் அடிப்படையில்
சரக்கு வாகனம் தேசிய அனுமதி சரக்கு வாகனம் உழுவை, இழுவை வாகனம்	பதிவு எடையின் அடிப்படையில்
உழுவை வாகனம்	வெற்று வாகன எடை அடிப்படையில்
ரிக் மற்றும் கட்டிடம் கட்டும் உபகரண வாகனங்கள்	ஆண்டு வரி — நிர்ணயிக்கப்பட்ட தொகை அடிப்படையில்
நான்கு சக்கர (சொந்த உபயோகத்திற்கான) போக்குவரத்தல்லாத வாகனம்	ஆயுட்கால வரி — வாகன விலையின் அடிப்படையில்
இரு சக்கர வாகனம்	விசைத் திறன் அடிப்படையில்
சுற்றுலா சீருந்து சீருந்து ஆட்டோ ரிக்ஷா	அனுமதிக்காலத்துடன் தொடர்புடைய ஐந்து ஆண்டுகளுக்கான வரி
பசுமை வரி — போக்குவரத்தல்லாத வாகனங்கள்	முதல் பதிவு செய்யப்பட்ட தேதியிலிருந்து 15 ஆண்டுகளுக்கு மேலான வாகனங்கள்
பசுமை வரி — போக்குவரத்து வாகனங்கள்	முதலில் பதிவு செய்யப்பட்ட தேதியிலிருந்து 7 ஆண்டுகளுக்கு மேலான வாகனங்கள்

[2005 மார்ச் 29]

15. பிற முயற்சிகள்

பொது மக்களின் தேவைகளை நிறைவு செய்ய போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பு முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. சென்னையிலுள்ள அனைத்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள், பகுதி அலுவலகங்கள், மீனம்பாக்கத்திலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் மற்றும் செங்குன்றத்திலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்துப் பகுதி அலுவலகம் ஆகியவை தனியார் வாகனங்கள் தொடர்பான பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக 1-1-2005 முதல் சனிக்கிழமைகளிலும் செயல்பட்டு வருகின்றன. மாணவர்கள், அலுவலகம் செல்வோர் மற்றும் தனியார் நிறுவனங்களில் பணிபுரிவோர், ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுதல், நகல் ஓட்டுநர் உரிமம் பெறுதல், பதிவுச் சான்றிதழ்களில் மாறுதல் செய்தல் ஆகிய பணிகளைப் பெற இம்முறை உதவுகிறது. இம்முறையினை அனைவரும் வரவேற்றுள்ளனர். இத்திட்டத்தினைப் பிற போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் விரிவுபடுத்துவது குறித்து அரசு ஆய்வு செய்து வருகிறது.

25-2-2005 அன்று தமிழ்நாடு அரசு ஆந்திர மாநில அரசுடன் மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து குறித்து ஓர் ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ளது. இந்த ஒப்பந்தம்மீது ஆணை வெளியிட்டவுடன் தமிழ்நாட்டைச் சார்ந்த 115 பேருந்துகள் ஆந்திர மாநிலத்தில் ஓட்டப்படும். இதுபோன்று ஆந்திர மாநிலத்தைச் சார்ந்த 172 பேருந்துகள் தமிழ்நாட்டில் ஓட்டப்படும். இதன்மூலம் இரு மாநிலங்களும் பயனடையும்.

மேலும், பொது மக்களின் நலனைக் கருத்தில் கொண்டும், ஒரு சில அலுவலகங்களை நவீனப்படுத்துவதற்காகவும் கீழ்க்காணும் திட்டங்களை பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் வரும் நிதியாண்டில் நிறைவேற்ற அரசு கருதியுள்ளது:

2005 மார்ச் 29]

தொகை (ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

1. நெருங்கிச் சுழலும் நிழற்படக் கருவிகளை சென்னையில் உள்ள நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு வாங்குதல்	7.00
2. திருப்பூர் மற்றும் நாமக்கல் ஆகிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சொந்தக் கட்டடம் கட்டுதல்	94.25
3. சென்னை (தெற்கு), கோவை, விருதுநகர் மற்றும் திருவள்ளூர் ஆகிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு சுற்றுச்சுவர் கட்டுதல்	26.25
4. சென்னை (வடமேற்கு) வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஓட்டுநர் சோதனைத் தளம் ஏற்படுத்துதல்	24.15
5. நிகரி இயந்திரங்கள்/ஒளியச்சு இயந்திரங்கள் மற்றும் பணத்திற்கு ஒப்புக்கை வழங்கும் இயந்திரங்கள் வாங்குதல்	38.18

16. முடிவுரை

சாலைப் போக்குவரத்தினை முறைப்படுத்துதல் மற்றும் போதுமான அளவு பேருந்துகள் மற்றும் அதனைச் சார்ந்துள்ள சேவைகளை இயக்குதல் போன்றவற்றுடன் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு முடிந்து விடுவதில்லை. பாதுகாப்பு மற்றும் இடர்ப்பாடற்ற பயணத்தை உறுதி செய்யவும் இத்துறை முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருகிறது. போக்குவரத்து அலுவலகங்களை மக்கள் அணுகும்போது அவர்களுக்கு விரைவான மற்றும் திறமையான சேவை புரியவும் இத்துறை விரும்புகிறது. இச்சீரிய நோக்கங்களைக் கருத்திற்கொண்டு கணினிமயமாக்குதல், நவீன மயமாக்குதல் மற்றும் நடைமுறைகளை எளிதாக்குதல் போன்ற சீர்திருத்தப் பணிகள் முனைப்புடன் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. இம்முயற்சிகள் வருங்காலத்திலும் அதிதீவிரமாகத் தொடர்ந்து மேற்கொள்ளப்படும்.